1971 ஜூலை 12]

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : ஏற்கனவே இந்த மன்றத்தில் அறிவிக்கப் பட்டிருக்கிறது.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Sir, what is the percentage of demand from the agriculturists that it is meeting?

மாண்புமிகு திரு. செ மாதவன் : அதுபற்றிய குறிப்பு என்னிடம் இல்லை. மணலி தொழிற்சாலை தொடங்குகிறது. அதற்குப் பின்னால் இது வரும்போது நம் தேவையை இது பெரும்பாலும் பூர்த்தி செய்யும் என்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : அமைச்சர் அவர்களது வேண்டுகோளுக் கிணங்க வினு எண். 204 ஒத்திவைக்கப்படுகிறது.

Licensed contractors of Electricity Board

*205. Q.—DR. H. V. HANDE : Will the Hon. the Minister for Electricity be pleased to state :—

(*a*) whether it is a fact that the Tamil Nadu Electricity Board had asked all the licensed contractors to surrender their licences by February 1970.

(*b*) whether fresh licences have been issued to all those who had surrendered their licences; and

(*c*) if not, the reasons therefor?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : (அ) உரிமம் வழங்கு வாரியத்தின் திருத்தியமைக்கப்பட்ட விதிமுறைகள் 1969 ஜூலைத் திங்களில் அரசினுல் ஏற்பளிக்கப்பட்டன. இந்த உரிமங்களை, திருத்தியமைக்கப்பட்ட விதிமுறை களின்கீழ் 28—2—1970-க்கு முன்னர் மாற்றிக்கொள்வதற்காக தங்கள் உரிமங்களைத் திருப்பிக் கொடுக்குமாறு முன்னர் சொல்லப்பட்ட விதிமுறைகளை யொட்டி உரிமம் பெற்ற ஒப்பந்தக்காரர்கள் அனைவரையும் உரிமம் வழங்கும் வாரியம் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது.

(இ) & (உ) தற்போது வைத்திருக்கும் உரிமங்களைக் கொண்டு வந்து கொடுத்தவர்களும் திருத்தியமைக்கப்பட்ட விதிமுறைகளை நிறைவு செய்தவர் களுமான ஒப்பந்தக்காரர்கள் அனைவருக்கும் புதிய உரிமங்கள் வழங்கப்பட் டுள்ளன.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Sir, have the Government proposed to nationalise all the private contracts and also if a private contractor had renewed his licence in 1970, how long his licence would be renewed?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : இது தேசியமயமாக்கும் முறை இல்லை. ஏற்கனவே 1965-ல் ஏ அண்ட் பி என்று இரு பிரிவுகள் அரசாங்கத்தின் மூலம் வழங்கப்பட்டன. பின்னர் அதில் சில சிக்கல்கள் இருப்பதாகக் கருதி மூன்றுகப் பிரித்தார்கள். பின்னர் பல்வேறு சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் கண்ட்ராக்டர்களும் விண்ணப்பித்ததன்படி அதுபற்றி ஆராய்ந்து இப்போது இரண்டு பிரிவுகளாகப் பிரித்து ஒவ்வொன்றுக்கும் தகுதி அடிப்படையில் கொடுக்கப்படுகிறது. எக்விப்மென்ட்ஸ் என்னென்ன வைத்திருக்கவேண்டும்,

கண்ட்ராக்டர்கள் எந்த அளவிற்கு டெக்னிக்கல் நாலட்ஜ் உள்ளவர்களை வைத்திருக்கவேண்டும், பாங்க் காரன்டி எவ்வளவு வைத்திருக்கவேண்டும் என்றெல்லாம் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதோடு இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை அவர்களின் கருவிகள் சோதிக்கப்பட வேண்டும் என்று நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : இந்த உரிமம் பெற்ற ஒப்பந்தக்காரர்கள் நம் மாநிலத்தில் எவ்வளவு பேர்கள் இருக்கிறார்கள்? நம் அரசாங்கமே எல்லாவற்றையும் எடுத்துக்கொண்டு இந்த உரிமம் பெற்ற ஒப்பந்தக்காரர்களை நீக்கிவிட வேண்டும் என்று முடிவு செய்யப்பட்டிருந்ததே, அது என்னவாயிற்று?

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்வதற்கில்லை. தனிப்பட்ட காண்ட்ராக்டர்கள் இருந்தால் அவர்கள் டெக்னிக்கல் நாலட்ஜ் உள்ளவர்களை வைத்திருக்கவேண்டும், ரிக்வயர்ட் க்வாலிஃபிக்கேஷன்ஸ் உள்ளவர்களை வைத்திருக்கவேண்டும், என்றெல்லாம் இருக்கின்றன. அத்தகுதிகளை நிறைவேற்றுகிறவர்களை அனுமதிக்கிறோம். நாஷனலைஸ் செய்வது என்பது இப்போது இல்லை.

திரு. நா. வீராசாமி : இந்த லைசென்ஸ் வழங்குவதில் 'வோயர் மென் லைசென்ஸ்' வழங்குகிறார்கள். 'மேகர்' வைத்திருப்பவர்களுக்கு எலக்ட்ரிக்கல் லைசென்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். அப்படி லைசென்ஸ் வழங்கும்போது எலக்ட்ரிக்கல் லைசென்ஸ் பாலிடெக்னிக்கில் படித்து விட்டு வந்தவர்களுக்குத்தான் லைசென்ஸ் வழங்கவேண்டுமென்று இருக்கிறது. அதில்லாமல் தனியாக ஒரு தேர்வுக் கமிட்டி போட்டு அதில் அப்பியர் செய்தால் போதும் லைசென்ஸ் கொடுக்கலாம் என்றிருக்கிறது. பாலிடெக்னிக்கில் படித்துவிட்டு வருகிறவர்களுக்குத்தான் லைசென்ஸ் வழங்கவேண்டும் என்றிருப்பதை மாற்றியமைக்கும் உத்தேசம் உண்டா? 'மெகர்' போன்ற கருவிகள் வைத்திருப்பவர்களுக்குத்தான் எலக்ட்ரிக்கல் லைசென்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். அவர்கள் டெப்பாஸிட் கட்ட வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். இப்படி பல விதிமுறைகள் இருப்பதன் காரணமாக ஏழைகளுக்கு லைசென்ஸ் பெற முடிவதில்லை. ஆகவே இந்த டெப்பாஸிட் முறையைத் தவிர்த்து அதைத் திருத்தியமைக்க நடவடிக்கைகள், எடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : டெப்பாஸிட் முறையை இப்போது பாங்க் காரன்ட்டி என்று குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. குறிப்பிட்ட பகுதியில் படித்து வந்ததற்காக சான்றிதழ் வைத்திருக்கவேண்டும் என்றிருக்கிறது அப்படியில்லாவிடில் நடைமுறைச் சிக்கல்கள் வரும். ஆகவே கமிட்டியில் தேர்வு பெற்றால் போதும் என்றிருக்கிறது.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : இந்த உரிமம் பெற்றவர்கள் எவ்வளவு பேர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று கேள்வி கேட்டேன். அதற்குப் பதில் சொல்வார்கள் என்று எதிர்பார்க்கிறேன். இந்த உரிமம் பெறுவதற்கு என்னென்ன மாதிரியான தகுதிகள் வேண்டுமென்று அரசாங்கம் நிர்ணயித்திருக்கிறது என்று சொல்ல முடியுமா?

மாண்புமிகு திரு.ஓ. பி. இராமன் : கிட்டத்தட்ட ஆயிரம் பேர்கள். பத்து பேர்கள் கூடுதல் அல்லது குறைவாக இருக்கலாம். உரிமம் வழங்குவது பற்றி ஏற்கெனவே குறிப்பிட்டுள்ளேன். 'ஏ' லைசென்ஸ் வாங்கி ரூ. 5,000 பாங்க்

காரண்டி கொடுக்கவேண்டும் சூப்பர்வைசர்ஸ் வைத்திருக்கவேண்டும். உயர் அழுத்தக் கம்பி சக்தி உள்ளதில் வேலை செய்யவேண்டும் என்றெல்லாம் நிபந்தனைகள் இருக்கின்றன. எக்விப்மென்ட்ஸ் வைத்திருக்கவேண்டும். ஒரு ஸீரிஸ் ஆஃப் எக்விப்மென்ட்ஸ் உள்ளன. அந்த ஐட்டங்களை வேண்டுமானால் வாசிக்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : இம்மாதிரியான லைசென்ஸ் கொடுக்கப் படும் கண்ட்ராக்டர்கள் இருக்கிறார்களே, அதில் புதிதாக பி.இ. (எலெக்ட்ரிக்கல்) பட்டம் பெற்றவர்களுக்கு முதல் இடம் கொடுக்கப்படுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஓ. பி. இராமன் : பி.இ. பட்டம் தேவையில்லை. சூப்பர்வைஸர்ஸ் இருந்தாலும்போதும் என்றிருக்கிறது. பி.இ. பட்டம் உள்ளவர்களுக்கு தானாக வந்துவிடும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : பி.இ. பட்டம் பெற்றவர்களுக்கு ப்ரயாரிட்டி கொடுக்கப்படுமா என்பது கேள்வி. கொடுக்கப்படும் அல்லது கொடுக்கப்படாது என்று சொல்லுங்கள்.

THE HON. THIRU O. P. RAMAN : Sir, there are some fixed rules. The point raised by the hon. Member has to be examined.

Bus plying from Indira Nagar

* 206. *Q.*—DR. H. V. HANDE : Will the Hon. the Minister for Transport be pleased to state :—

(*a*) whether it is a fact that the bus routes 21-A, 21-F, 21-K, 23-A, 23-C, 12-G and 47-A which were plying between Indira Nagar and Seethakathi Nagar, Pari Munai, Egmore, Thacker Choultry and I.C.F. were cancelled; and

(*b*) if so, the reasons therefor?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : (அ) வழித்தடங்கள் எண்
12-G, 21-F, 21-K ரத்து செய்யப்பட்டன. வழித்தடங்கள் எண்.
21-A, 23-A, 23-C, 47-A மாற்றியமைக்கப்பட்டன.

(இ) இவ்வழித்தடங்களில் போதிய போக்குவரத்து இல்லையென்பது தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையால் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆய்விலிருந்து தெரியவந்தது. அதனால் மேற்கூறப்பட்ட சில வழித்தடங்கள் ரத்து செய்யப்பட்டன. மற்றவை மாற்றியமைக்கப்பட்டன.

DR. H. V. HANDE : Is it a fact that the public there wanted a reconsideration and restoration of 19-S and 19-M route buses also which were connecting that area, whether after these routes were abolished a number of letters to the editors and representations were received by this Government to restore these routes? If so, what further action has been taken by this Government to see that their demands are satisfied and that the public are not put to any extraordinary inconvenience ?